IM 38 (1-2) 2007.
TEMA BROJA
TOPIC OF THIS VOLUME

ŽELJEZNIČKA INDUSTRIJSKA BAŠTINA
RESURSI KOJI VAPE ZA IDENTIFIKACIJOM I VALORIZACIJOM

HELENA BUNIJEVAC ▫ Hrvatski željeznički muzej, Zagreb







sl. 1. Dio južnog pročelja nekadašnje radionice za održavanje lokomotiva. Snimio: Š. Dmitrović

sl. 2. Unutrašnjost jedne od *Gredeljevih* zaštićenih radionica. Snimio Š. Dmitrović

sl. 3. Kompleks TŽV-a *Gredelj* u središnjem dijelu Trnja. Snimio Š. Dmitrović

Prepoznavanje industrijske baštine, valorizacija njezine vrijednosti, očuvanje izvornih baštinskih cjelina ili, u nuždi, samo njezinih najznačajnijih dijelova, i to uz zadržavanje prvotne namjene ili prihvaćanje novih sadržaja, relativno je novo područje koje se u Hrvatskoj prilično mukotrpno integrira u sukus stručnoga djelovanja. Svjetska iskustva na tom su području bogata, a rezultati vidljivi i nadasve kvalitetni. Kao prvi objekt koji je sačuvan u svojstvu tehničke baštinske vrijednosti jest luka u Bostonu (SAD), koja je rekonstruirana godine 1957. U Europi je obnova industrijske baštine prvi put primijenjena sedamdesetih godina 20. stoljeća u Engleskoj, i to na industrijskom kompleksu na Covent Gardenu, četvrti u Londonu, koja je uskoro nakon

obnove postala turistička atrakcija. Slijedilo je “udomljenje” Galerije Tate u elektrani sir Gilesa Gilberta Scotta, izgrađenoj 1940., a potom i uređenje umjetničkog centra u nekadašnjoj Tvornici za preradu žitarica u Gatesheadu, također iz 1940. U Njemačkoj je, nakon rurske gospodarske krize sedamdesetih i osamdesetih godina 20. stoljeća bio pokrenut državni program prenamjene cijelih industrijskih kompleksa koji su, uz kvalitetnu infrastrukturu, pretvoreni u komercijalne i javne prostore. Tako su uz minimalne intervencije stvoreni stambeni i poslovni objekti, koncertni prostori i kazališta, dimnjaci su pretvoreni u vidikovce, cijevi u tobogane, uređeni su pejzažni parkovi, izgrađeni su i ekskluzivni turistički sadržaji poput zatvorenog skijališta. O uspješnosti cijelog projekta najbolje govori činjenica o uvrštenju industrijskog naslijeđa grada Essena u UNESCO-ov registar zaštićenih spomenika kulture.

Međunarodna regulativa zaštite industrijske baštine

Zaštita spomenika tradicijskoga graditeljstva, kako onoga vezanog za stambene namjene, tako i onoga s industrijskim i ostalim djelatnim namjenama, prvi je put bila propisana deklaracijom ICOM-a, Međunarodnog savjeta za muzeje 1957. godine, a ponovljena zaključcima istog tijela iz 1971. i 1977. godine. Prema njima, graditeljsku baštinu valja štititi *in situ,* a kada je to nemoguće, dopušta se preseljenje objekta na novoizabranu, ali kvalitativno istovjetnu sredinu. Navedeni se načini zaštite u svijetu primjenjuju od kraja 20. stoljeća. Revitalizacijski procesi na zaštićenim objektima dopuštaju njihovo otvaranje za nove namjene i sadržaje, čime se stvaraju mogućnosti suživota novoga i staroga. No takvi su objekti zbog svoje povijesne obilježenosti i reprezentativnosti uzorka idealni i za preuzimanje uloga muzeja na otvorenome. Takvi muzeji nude kompleksnost doživljaja i višestrukost izlagačkih područja jer, uz tradicijsku arhitekturu, plastično dokumentiranu sredinu i način života, osiguravaju i gospodarsku podlogu prikazom pojedinih oblika rukotvorstva, obrta, početne industrijske proizvodnje i drugih načina privređivanja. Time se, uz muzeološki, naglašava i kulturno-povijesni, edukativni i tradicijski značaj prikazanih sadržaja.

Detaljnija razrada identifikacije, valorizacije i zaštite industrijske baštine uslijedila je osnivanjem ICOMOS-a godine 1964. Te je godine ratificirana *Venecijanska povelja za konzervaciju i restauraciju spomenika i nalazišta,* koja je odredila temeljna stručna usmjerenja i za područje industrijske baštine. Obrada navedenog područja nužno je zahtijevala dodatne naputke koji su bili sadržani u poveljama usvojenim tijekom sljedećih godina. Tako se u Načelima za analizu, konzervaciju i strukturalnu restauraciju arhitektonske baštine (koja je specifično interesno područje u sklopu industrijske baštine) u Općim kriterijima, u točki 1.3., ističe da *...vrijednost arhitektonske baštine nije samo u njezinoj pojavnosti, nego i u integritetu svih njezinih komponenti … Stoga uklanjanje unutarnjih struktura i zadržavanje samo fasada ne odgovara konzervatorskim načelima.* Najnovija Povelja za industrijsku baštinu, koju je u srpnju 2003. godine predložio TICCIH, međunarodna organizacija za industrijsku baštinu, koja je i savjetnik ICOMOS-a za područje industrijske baštine, u definiranju industrijske baštine navodi da*…industrijsku baštinu čine ostaci industrijske kulture koji imaju povijesnu, tehnološku, socijalnu, arhitektonsku ili znanstvenu vrijednost. Ostatke čine zgrade i strojevi, radionice, mlinovi i tvornice, rudnici, mjesta prerade i rafinerije, skladišta i magazini na kojima se generira, prenosi i koristi energija, promet i njegova cijela infrastruktura, kao i mjesta korištena za društvene aktivnosti vezane uz industriju, kao što su stanovanje, vjersko obožavanje ili obrazovanje.* U istoj povelji navodi se i to da se industrijska baština treba promatrati kao integralni dio kulturne baštine.

Trnjansko nalazište industrijske baštine

U Hrvatskoj se o industrijskoj baštini, njezinoj identifikaciji i valorizaciji počelo raspravljati 80-ih godina 20. stoljeća. Na tragu toga bili su planovi i razmišljanja o revitalizaciji i prenamjeni tvornica i industrijskih postrojenja koji su se prestali funkcionalno koristiti. Dio tih razmišljanja činili su i planovi o revitalizaciji zagrebačkog Paromlina, koji je izgrađen 1862. godine i koji je u vrijeme gradnje bio najjače industrijsko postrojenje u Hrvatskoj, a ujedno i najmoderniji mlin u Austro-Ugarskoj Monarhiji.

Posljednjeg desetljeća 20. stoljeća počelo se razmišljati i o reurbanizaciji šireg područja u Trnju, koje je od tipičnoga industrijskog kvarta s perifernim radničkim naseljima s vremenom preraslo u integralni dio gradskog središta. U pristupu reurbaniziaciji tog područja posebna je briga posvećena području s južne strane zagrebačkoga Glavnog kolodvora, na kojemu je od 1962. djelovao Paromlin, a od 1894. godine do danas kontinuirano radi TŽV *Gredelj.* U vrijeme izgradnje TŽV *Gredelj* bio je najveći kompleks za održavanje željezničkih vozila na širem području i nosio je naziv Strojarnica Mađarskih državnih željeznica. Gradski urbanistički planovi već su pedesetih godina 20. stoljeća predviđali premještanje tog tvorničkog kompleksa s Trnja, što se šezdesetih godina i počelo ostvarivati izgradnjom dijela novih postrojenja na Vukomercu. Preseljenje na novu lokaciju ostvareno je godine 1967., ali samo djelomično, pa se i danas dio *Gredeljeve* proizvodnje ostvaruje na izvornoj, trnjanskoj lokaciji.

Muzealci i konzervatori prepoznali su u tom postrojenju neponovljivo nalazište industrijske baštine specifične arhitektonske obilježenosti, ali i bogate opremljenosti strojevima, uređajima i napravama, od kojih su neke tu još od početka djelovanja tvornice. U to vrijeme potaknuto je i osnivanje željezničkog muzeja u Hrvatskoj, što je shvaćeno kao idealna prilika za najkvalitetniji oblik očuvanja željezničke industrijske baštine stvaranjem muzeja *in situ,* dakle u radionicama i halama TŽV-a *Gredelj,* u kojima se više od jednog

Detaljnija razrada identifikacije, valorizacije i zaštite industrijske baštine uslijedila je osnivanjem ICOMOS-a godine 1964. Te je godine ratificirana *Venecijanska povelja za konzervaciju i restauraciju spomenika i nalazišta,* koja je odredila temeljna stručna usmjerenja i za područje industrijske baštine.

...vrijednost arhitektonske baštine nije samo u njezinoj pojavnosti, nego i u integritetu svih njezinih komponenti … Stoga uklanjanje unutarnjih struktura i zadržavanje samo fasada ne odgovara konzervatorskim načelima.



stoljeća održavaju i grade upravo željeznička vozila. U prilog toj inicijativi u Zagrebu je 1991. godine, u sklopu obilježavanja 900. obljetnice Zagreba, održan prigodni okrugli stol i promovirani su stručni radovi o toj temi, koji su objedinjeni u publikaciji *Željeznički muzej u Zagrebu.* Željeznički muzej kao ustanova republičkoga značenja te je godine zaista i osnovan, čime je posredno inicirana i valorizacija vrijednoga građevinskog fonda industrijske arhitekture, ali i očuvanja najvrjednijih postrojenja, radionica, strojeva, alata i karakteristične opreme TŽV-a *Gredelj.* Danas, 16 godina poslije, proizvodnja se u trnjanskom dijelu TŽV-a *Gredelj* još uvijek odvija, no četiri objekta s opremom valorizirana su kao kulturna baština, slijedom čega su 1993. i preventivno zaštićeni kao kulturno dobro, a 2004. godine i upisana u *Registar kulturnih dobara Republike Hrvatske* s najvišom razinom zaštite. Na temelju toga najvišom su kategorijom zaštićene radionica za održavanje lokomotiva, radionica za održavanje vagona, tokarnica, kovačnica i vodotoranj, kao i najvažnija oprema i strojevi što se nalaze u njima. Istodobno, Hrvatski željeznički muzej još uvijek djeluje na privremenoj lokaciji s južne strane TŽV-a *Gredelj.*

Suživot tradicionalnoga i suvremenoga

Godine 1995., tijekom jednotjedne urbanističke radionice koju je pod simboličnim nazivom *Okviri metropole* organizirao zagrebački Gradski zavod za planiranje razvoja i zaštitu čovjekovog okoliša, u suradnji s Berlage Institutom iz Amsterdama (jedan od najprestižnijih poslijediplomskih studija u Europi), ponovno je aktualizirano pitanje novoga urbanističkog rješavanja prostora uz željezničku prugu, na potezu između zagrebačkoga Zapadnog kolodvora i Tvornice ulja, koje je obuhvaćalo i područje s vrijednim objektima industrijske baštine Paromlina i željezničkih radionica TŽV-a *Gredelj.* Tom je prilikom šezdesetak vrhunskih nizozemskih arhitekata, studenata Berlagea i vodećih profesora Instituta, u suradnji s hrvatskim arhitektima, predložilo niz kvalitetnih urbanističkih rješenja preoblikovanja tog prostora koji mora zadovoljiti zahtjevnu zadaću prometnog spajanja rubnih dijelova grada sa središtem, uz istodobno pretvaranje tog marginalnog prostora u prostor gradskog središta, uz poštovanje njegove povijesne obilježenosti.

Pet godina poslije Društvo arhitekata, građevinara i geodeta Karlovca organiziralo je *Prvi hrvatski simpozij o preobrazbi industrijskog naslijeđa* u novu urbanopejsažnu scenografiju. Simpozij je održan 20. i 21. lipnja 2000. u Karlovcu, a okupio je hrvatske stručnjake iz najrazličitijih struka meritornih za navedeno područje, od konzervatora, povjesničara, povjesničara umjetnosti, muzealaca. Svi su oni u izlaganjima i diskusijama pokušali sveobuhvatnije osvijetliti uglavnom problematičan odnos prema industrijskom naslijeđu u Hrvatskoj, sporadično valoriziranje navedenih vrijednosti i nedovoljno korištenje njegovim resursima. Problematika je bila dokumentirana i prigodnom izložbom *Industrijsko naslijeđe u Hrvatskoj.* Naglasak simpozija bio je na prikazu industrijske arheologije u Dugoj Resi i Karlovcu te mogućnostima uklapanja navedenih vrednota u preobrazbu grada u 21. stoljeću. U tom kontekstu kao posebno vrijedno istaknuto je bogato nalazište industrijske arheologije željezničkog kompleksa u Karlovcu, čija vrijednost nije valorizirana niti je infiltrirana u gradske i županijske razvojne planove.

Pionirski pokušaji valorizacije industrijske baštine

Tijekom simpozija izlagači su obradili i druge primjerke industrijske baštine u Hrvatskoj, npr. na područjima Trogira, Splita i Rijeke, bilo je riječi i o osječkoj industrijskoj arhitekturi, o beljskoj industriji s kraja prošloga stoljeća i njezinim današnjim ostacima te o industrijskoj stambenoj arhitekturi u Belišću. Poseban blok izlaganja bio je posvećen najistaknutijim primjercima industrijskog naslijeđa u Zagrebu, od prikaza radničkih naselja do prikaza Paromlina i Strojarnice MAV-a, današnjeg TŽV-a *Gredelj* koji su ponovno okvalificirani kao kvalitetni elementi za stvaranje novoga urbanog identiteta. Na simpoziju su bile predočene i neke mogućnosti preobrazbe industrijskog naslijeđa, i to na primjeru pozitivnih iskustava drugih zemalja koje u očuvanju objekata industrijske baštine polaze od aktivnog uključivanja cijelih industrijskih kompleksa ili samo njihovih najkvalitetnijih dijelova u pojedine segmente urbanističkih preoblikovanja gradskih anglomeracija. Pritom interpolirani autohtoni industrijski objekti preuzimaju nove, najčešće kulturološke sadržaje (muzeji, galerije, koncertni ili kazališni prostori) i tako čuvaju arhitektonsku, a često i

sl. 4. Parni čekić EMUCO iz 1930-ih godina i danas je dio *Gredeljeve* kovačnice. Snimio Š. Dmitrović

sl. 5. Stube izrađene od karakteristične čelične konstrukcije. Snimio Š. Dmitrović

sl. 6. Detalj krovišta od stakla, čeličnih konstrukcija i drvenih elemenata. Snimio Š. Dmitrović







sl. 7. Radionica iz 1862. godine na zagrebačkome Zapadnom kolodvoru i danas je u funkciji. Snimio D. Staničić

sl. 8. Prijamna zgrada prvoga zagrebačkog kolodvora, Zagreb – Zapadni kolodvor. Snimio: D. Staničić



tehničko-tehnološku autentičnost najstarijih industrijskih postrojenja. Mogućnost ostvarenja sličnih zahvata i u Hrvatskoj bila je predočena na primjeru valorizacije i revitalizacije arhitektonsko-tehničke i tehnološki izvorno očuvane Tvornice potkivačkih čavala *Mustad* Karlovac, što je i sukus knjige grupe autora *Karlovački proizvod za 5 kontinenata.*

Godinu i pol nakon održavanja Prvoga hrvatskog simpozija o preobrazbi industrijskog naslijeđa u novu urbano-pejsažnu scenografiju bio je tiskan i zbornik radova sa simpozija *Grad za 21. stoljeće.* Zbornik je početkom 2002. godine bio predstavljen u Karlovcu, Zagrebu i Osijeku, što je iskorišteno za organiziranje okruglih stolova s ciljem aktualiziranja u Hrvatskoj zanemarenog pitanja revitalizacije industrijske baštine. U rasvjetljavanju tog segmenta zbornik *Grad za 21. stoljeće* sažeo je najvrednije pokušaje akceptiranja tog problema. Zbornik sadržava 24 rada obrađena kroz prizmu teorije, eseja, arhitekture, urbanizma, metodologije zaštite, osvrta. Zahvaljujući raznolikosti pristupa u obradi, širini interesnih područja, stručnom autoritetu i profesionalnom iskustvu autora te bogatim ilustracijama objekata industrijske baštine, tema industrijskog naslijeđa, njegova opstojnost, valorizacija i mogućnosti suživota sa suvremenim aglomeracijama u knjizi su obrađeni sustavno i sveobuhvatno, što je čini stručno kompetentnom i praktično poticajnom.

Tijekom sljedećih godina nekoliko je puta na javnim tribinama i u tematskim izlaganjima bilo potaknuto pitanje zaštite i očuvanja industrijske baštine, napose željezničke industrijske baštine koja zbog intenzivnijega tehničko-tehnološkog razvoja željeznice i dubinskih reorganizacijskih promjena hrvatskoga željezničkog sustava postaje metom devastacije u nedostatku pripremljenih rješenja za njezinu revitalizaciju. Tako je Društvo povjesničara umjetnosti Hrvatske godine 2003. organiziralo poticajnu tribinu *Muzeji beskućnici u halama Gredelja?,* posvećenu reurbanizaciji trnjanskoga prostora u Zagrebu, na kojemu proteklih 113 godina djeluje industrijsko postrojenje TŽV-a *Gredelj.* Polazeći od poznatih premisa prenamjene tog zlata vrijednog industrijskog kompleksa površine 130 000 m² u komercijalno uvjetovan dio metropolskog središta, sudionici tribine, ugledni povjesničari umjetnosti, konzervatori, arhitekti, muzealci, zaključili su da u preoblikovanju tog prostora ne smije prevladati komercijalni interes nego ga valja uravnotežiti s javnim interesom, pri čemu se ne bi smjele zanemariti vrijednosti baštinjenih i zaštićenih struktura (hala i izvornih radioničkih postrojenja). Suprotno, valjalo bi naglasiti njihovu vrijednost i značaj i to smještanjem muzeja s atraktivnom tehničkom baštinom u njihove prostore, kako se to sa sličnim ambijentima i objektima čini i u svijetu. Na tragu toga bio je i naziv tribine koji hipotetički upućuje na postojanje muzeja beskućnika i povijesno obilježenih prostora koji ih mogu primiti.

Muzealizacija najvrednijih Gredeljevih postrojenja

Godine 2006. zaključena je prodaja zemljišta i svih objekata TŽV-a *Gredelj* na trnjanskoj lokaciji južno od zagrebačkoga Glavnog kolodvora, koji bi do početka 2009. godine trebali ući u posjed Grada Zagreba. Time je otvorena dugi niz godina priželjkivana mogućnost prenamjene tog industrijskog područja u elitni dio metropolskog središta, što je postalo nesumnjivi poslovni i urbanistički izazov. No reurbanizacija tog "zlatnog"

područja otvara i pitanje valorizacije zatečenih vrijednosti željezničke industrijske baštine, čiji je najvredniji dio zaštićeno kulturno dobro RH.

Razumijevanju potrebe očuvanja zaštićenih objekata tog tvorničkog kompleksa, podignutoga 1894. godine, bio je posvećen ciklus predavanja *SOS za željezničku industrijsku baštinu.* Predavanja su bila održana u Muzejskome dokumentacijskom centru u Zagrebu od 5. do 9. lipnja 2006. godine, a zajednički su ih organizirali MDC i Hrvatski željeznički muzej. Tijekom pet dana izlaganja i razmjene mišljenja predavači – arhitekti, studenti završne godine arhitekture, konzervatori i muzealci – stručnoj su i široj javnost prezentirali vrhunske vrijednosti sačuvanih objekata i izvorne opreme tvorničkih postrojenja s početaka industrijalizacije u Hrvatskoj, upozorili na mnogobrojne mogućnosti svrsishodnog korištenja zaštićenih objekata, od njihove muzealizacije, uporabe za prihvat multifunkcionalnih sadržaja i namjena te pretvaranja u prostore javnog interesa, uz istodobno naglašavanje njihove izvorne vrijednosti i povijesne konotacije. Sve je to bilo potkrijepljeno prikazom rješenja kvalitetne prenamjene objekata industrijske baštine, uz zadržavanje njihove izvornosti u drugim europskim zemljama, pogotovo u njemačkoj industrijskoj regiji Ruhr, ali i vizijama studenata IX. semestra Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu, koji su predstavili svoje idejne studije urbanističke preobrazbe sklopa TŽV-a *Gredelj.* Kao značajan sadržaj koji je semantički povezan s izvornom djelatnošću željezničkih radionica, koja se u tim objektima ostvaruje i danas, tijekom predavanja prezentirana je i građa zbirki Hrvatskoga željezničkog muzeja, koji se proteklih 16 godina razvija u južnom dijelu kompleksa TŽV-a *Gredelj.* Kao što je istaknuto, udomljavanjem toga jedinstvenog muzeja u zemlji u dio zaštićenog prostora ostvario bi se kulturološki fenomen izravne povezanosti industrijske baštine i njezine funkcionalne namjene te stvorio vrhunski kulturni proizvod kao prepoznatljiv i atraktivan dio turističke ponude.

Zaključci objedinjenih razmišljanja o mogućem suživotu postojećih vrednota industrijske baštine te kulturoloških i komercijalnih sadržaja koji su prezentirani tijekom petodnevnih izlaganja upućeni su na adrese mjerodavnih ustanova – Ministarstva kulture, Gradskog ureda za obrazovanje, kulturu i šport, Gradskog zavoda za zaštitu spomenika kulture i prirode, Gradskog ureda za strategijsko planiranje i razvoj grada, Arhitektonskog fakulteta Sveučilišta u Zagrebu – koje bi trebale biti uključene u proces preoblikovanja trnjanskog područja, i to u dijelu koji se odnosi na očuvanje, a time i na uvažavanje i poštovanje naslijeđene industrijske baštine u skladu s odredbama europskih konvencija.

Na vrijednost industrijskog kompleksa TŽV-a *Gredelj* i baštinsku obilježenost njegovih objekata i opreme upozorila je i fotodokumentaristička izložba Hrvatskoga željezničkog muzeja *Industria humanitas est,* koja je bila postavljena na zagrebačkome Glavnom kolodvoru, u restauriranome pokretnome muzejskom vagonu HŽM-a u povodu Međunarodnog dana muzeja. S izloženih 25 impresivnih fotografija detalja *Gredeljevih* zaštićenih industrijskih postrojenja (dimenzija 70x100 cm), autori su željeli posvjedočiti o vrijednom kompleksu tehničke baštine koji je sačuvan na Hrvatskim željeznicama, a koji je dio univerzalne industrijske baštine s kraja 19. i početka 20. stoljeća. Time je izložba poduprla temu Međunarodnog dana muzeja 2007. *Muzeji i univerzalna baština,* ali i potvrdila da je i industrija dio kulture, da ima bogat razvojni slijed koji zaslužuje stručnu obradu, valorizaciju, ali i materijalnu potvrdu opstojnosti.

Prava vrijednost industrijske baštine TŽV-a *Gredelj* te šire željezničke tehničke baštine najcjelovitije bi se mogla prezentirati muzealizacijom tih povijesno obilježenih i zaštićenih prostora, odnosno njihovim korištenjem za stalni postav Hrvatskoga željezničkog muzeja. Oblikovanjem muzeja *in situ* valoriziralo bi se arhitektonsko naslijeđe objekata, sačuvala bi se najvrednija strojarnička oprema (strojobravarski, kovački i ljevački strojevi, uređaji, naprave i alati) koja bi, udomljavanjem muzejskih vozila iz zbirka HŽM-a što su se u tim industrijskim postrojenjima i održavala, ponovno ostvarila funkcionalnu povezanost i kompleksnost muzejskog doživljaja. Navedena koncepcija provlači se od osnutka HŽM-a godine 1991., a predlagali su je i idejni osnivači Muzeja, danas već pokojni prof. dr. Antun Bauer, akademski kipar Emil Bohutinsky i docent dr. Mladen Bošnjak. U skladu s tim određenjem, Hrvatski željeznički muzej razvija se proteklih 16 godina u nezauzetom dijelu *Gredeljeva* tvorničkog kompleksa. Za to vrijeme u Muzeju je prikupljen zanimljiv i vrijedan fundus muzejskih izložaka s 448 upisa muzejskih predmeta i izložaka razvrstanih u šest zbirki. Među izlošcima je i znatan broj željezničkih vozila, i to 36 parnih lokomotiva izgrađenih između 1894. i 1960. godine, dizelske, električne i dizelsko-električne lokomotive, dizelski vlakovi, posebna pružna vozila kao što su tricikli i kvatrocikli, "automobili" prilagođeni vožnji po tračnicama. Sva vozila, kao i makete, uređaji i naprave iz signalnih i telekomunikacijskih područja, izlošci s područja gradnje pruga i drugih djelatnih područja koja su izvorno povezana s povijesno obilježenim strojarničkim objektima *Gredeljevih* radionica, nedjeljiv su dio te vrijedne cjeline.

sl. 9. Dio prvih radioničkih postrojenja na Zapadnom kolodvoru u Zagrebu čine i stari strojevi.
Snimio: D. Staničić



Industrijska baština zagrebačkih željezničkih kompleksa

Uz TŽV *Gredelj,* kao najkompleksnije i najcjelovitije sačuvano nalazište željezničke industrijske baštine, u Hrvatskoj postoje brojne željezničke građevine i drugi objekti koji su bili sagrađeni u drugoj polovici 19. stoljeća, dakle u počecima oblikovanja željezničkog sustava u Hrvatskoj, a nositelji su industrijske baštine. Po karakteru i svrsi kojoj služe ti su objekti raznovrsni. Čine ih pokretne i nepokretne jedinice koje odlikuju arhitektonske ili tehničke obilježenosti. Mnogi od tih objekata, primjerice prijamne kolodvorske zgrade, zaštićeni su kao kulturno dobro Republike Hrvatske.

No mnoge druge građevine i tehnički objekti još uvijek čekaju stručnu valorizaciju, odgovarajuću zaštitu i uklapanje u reurbanizacijske zahvate.

Postojanje bogatih resursa željezničke industrijske baštine možemo zahvaliti dugoj tradiciji željezničkog sustava u Hrvatskoj, koja je zbog svog povoljnog geostrateškog položaja na razmeđu europskog Zapada i Istoka bila zanimljivo područje za uvrštenje u prve planove o oblikovanju željezničke mreže u Habsburškoj Monarhiji. Slijedom toga, prva 42 kilometra željezničke pruge na hrvatskom tlu prolazilo je između Čakovca i Kotoribe, i to kao dionica pruge između Budimpešte i Beča. Ta prva pruga za promet je otvorena 24. travnja 1860. Nakon toga mreža željezničkih pruga ubrzano se razvijala i u ostalim dijelovima Hrvatske, stvorivši već krajem 19. stoljeća, dakle u pionirsko doba željeznice, zaokružen sustav atraktivnih željezničkih veza i mnogih željezničkih objekata. Mnogi željeznički kompleksi izgrađeni u to vrijeme i danas su u funkciji, a onima koji to više nisu ozbiljno prijeti uništenje, unatoč višeznačnoj povijesnoj obilježenosti i muzeološkoj vrijednosti.

Potencijalnoj opasnosti od devastacije i rušenja najviše su izloženi upravo najstariji i najvredniji kompleksi željezničkih postrojenja u Zagrebu, Karlovcu i Rijeci. U Zagrebu su prvi željeznički objekti i postrojenja izgrađeni početkom 1860-ih godina na prostoru današnjega zagrebačkog Zapadnog kolodvora (nekadašnjeg Južnog kolodvora) kao prvoga zagrebačkog kolodvora. U pogon su pušteni 1862. godine, istodobno s otvorenjem za promet željezničke pruge Zidani Most – Zagreb – Sisak. Uz prijamnu kolodvorsku zgradu, Povlašteno društvo južnih željeznica na zagrebačkom je Zapadnom kolodvoru izgradilo i pripadajuću ložionicu s lokomotivskom okretnicom, robna skladišta, stambenu zgradu za željezničke službenike u kojoj je do 1870. bila smještena i pošta. U razdoblju između 1870-ih i 1920-tih godina Društvo južnih željeznica izgradilo je za svoje zaposlenike i više stambenih objekata uz željezničku prugu prema Glavnom kolodvoru (s desne strane pruge). Samostojeći stambeni objekti građeni su u nizu i izvedeni u popularnom bondruk stilu (ili "na kanat", od drvene konstrukcije s umetnutom ciglom), koji se najprije pojavio u gradnji u Nizozemskoj i Belgiji. U vrijeme izgradnje svi objekti podignuti uz Zapadni kolodvor bili su impozantne građevine koje su arhitektonski i funkcionalno slijedile tipske željezničke objekte austrijskog dijela željezničkog sustava. Održavanje tih objekata željezničkog kompleksa na Zapadnom kolodvoru bilo je prilično loše, ograničeno na najnužnije. Sukladno tome, na prijamnoj kolodvorskoj zgradi više su puta obavljana prigodničarska "kozmetička" dotjerivanja, primjerice 1986., prije Univerzijade ili 1992., u povodu 130. obljetnice prve zagrebačke pruge. Cjeloviti zahvati na prostoru Zapadnog kolodvora trebali su biti pokrenuti 2001. godine prema projektu što ga je predložio Gradski ured za izgradnju grada Zagreba, koji je predviđao reurbanizaciju cijelog prostora i cjelovito



sl. 10. "Ugljenara", dizalica za opskrbu lokomotiva ugljenom, vrijedan je dio industrijske baštine karlovačkoga željezničkog kompleksa. Snimila: T. Štefanac

Potencijalnoj opasnosti od devastacije i rušenja najviše su izloženi upravo najstariji i najvredniji kompleksi željezničkih postrojenja u Zagrebu, Karlovcu i Rijeci.

prometno osuvremenjivanje. No projekt nije zaživio, pa su Hrvatske željeznice u listopadu 2003. godine same započele djelomičnu sanaciju kolodvorske zgrade, koja će biti dovršena 2007. godine. Ostali objekti koji su u funkciji podvrgnuti su tekućem održavanju.

U znatno je boljem stanju današnji željeznički kompleks na Glavnom kolodvoru. Njegov prvotni dio, koji više ne postoji, izgradile su Mađarske državne željeznice (MAV) godine 1870., u sklopu gradnje pruge Zakany (Žakanj) – Koprivnica – Zagreb. Taj je željeznički kompleks bio izuzetno skroman – sastojao se od prilično neugledne prijamne zgrade Državnog kolodvora, koja je sve do 1936. godine stajala na mjestu današnje Pošte 2, tri kolosijeka i male priručne radionice. Dvadesetak godina kasnije željeznički kompleks Glavnog kolodvora dobio je današnji prepoznatljiv izgled. Tako su 18. kolovoza 1892. svečano otvoreni novoizgrađena (današnja) kolodvorska zgrada, ložioničko postrojenje s pripadajućim radionicama, spojna pruga za izravnu vezu od Državnog kolodvora prema Karlovcu i Rijeci te *vert za biline* (botanički vrt). Raskošno projektno rješenje neoklasicističke palače novoga Državnog (Glavnog) kolodvora izradio je Ferenc Pfaff (1851.-1913.), glavni arhitekt Direkcije Mađarskih državnih željeznica, koji je projektirao najveće željezničke objekte MAV-a. Izgradnja tog objekta pokrenula je daljnje širenje cijelog kompleksa, modernizaciju kapaciteta i prilagodbu prometnim potrebama. Veći rekonstrukcijski zahvati na prijamnoj kolodvorskoj zgradi bili su izvedeni 1981. godine, kada je obnovljeno pročelje, i 1987., kada je izvedena opsežna rekonstrukcija prizemlja prijamne zgrade, što je obuhvatilo i šire zadiranje u prvotna rješenja. Najnoviji zahvati na obnovi kolod-

vorskog pročelja bili su izvedeni tijekom 2005. i 2006. godine. Drugi povijesno obilježeni objekti željezničkog kompleksa na Glavnom kolodvoru, koji obuhvaćaju i postavnicu iz 1936. godine, ložioničku zgradu i radionički kompleks iz 1894. (koji je kasnije širen i dograđivan) u zadovoljavajućem su stanju i aktivno se rabe. Iz tog je kompleksa 1989. godine naprasno maknut samo vodotoranj, izgrađen krajem 1890-ih godina uz zgradu ložionice.

Dio povijesno obilježenog kompleksa Glavnog kolodvora nesumnjivo je i nekadašnja Strojarnica Mađarskih državnih željeznica, današnji TŽV *Gredelj,* koja je u pogon puštena 26. kolovoza 1894. Strojarnica je izgrađena u Trnju, s južne strane kolodvora, također prema projektima inženjera Pfaffa. U vrijeme izgradnje Strojarnica je bila najveće industrijsko postrojenje u Zagrebu, koje je u prvotnim pogonima (montaži lokomotiva, tokarnici, kovačnici, radionici za opremu vagona, pisarnici) zapošljavala 200 radnika i službenika. S vremenom se broj zaposlenika povećavao, obujam posla je rastao, proširivana su postrojenja i proizvodni kapaciteti. Upravo su ti prvoizgrađeni objekti Strojarnice najvrednije “nalazište” industrijske baštine u našoj zemlji, ali i mnogo šire, i to kako u smislu arhitektonske obilježenosti, tako i u smislu autentične opremljenosti. Prema elaboratu o zaštiti toga strojarničkog kompleksa navodi se i ovo: “…Radioničke hale primjeri su tehničke arhitekture s kraja XIX. stoljeća koje pomoću primjene novih materijala – željeza, čelika i stakla – stvaraju novu koncepciju prostora, nerazdvojivu od funkcije. Time anticipiraju stavove i temelj moderne arhitekture …” Uz strojarnički kompleks do godine 1898. niknulo je i strojarničko stambeno naselje, koje je bilo prvo urbanistički planirano radničko naselje u Zagrebu. Naselje je u početku imalo tri radničke i jednu podčinovničku kuću. I projekte strojarničkog naselja potpisao je inženjer Pfaff, a uskladio ih je prema tadašnjih suvremenim urbanim tendencijama “urednog stanovanja masa”. Stanovi su bili maleni, prosječene veličine 37 m² s pripadajućim vrtom i slobodnim zelenim površinama. Dogradnja toga radničkog naselja bila je nastavljena 1922. godine, kada je i zaokružena započeta prostorna kompozicija.

Željeznička industrijska baština Karlovca

Sve značajke bogatog izvorišta industrijske baštine ima i željeznički kompleks karlovačkoga željezničkog čvorišta. Početni dio tog kompleksa izgradilo je Povlašteno društvo južnih željeznica u sklopu gradnje pruge Zagreb – Karlovac između 1863. i 1865. godine. Sav je kompleks bio izgrađen na lijevoj obali Kupe, na Baniji, sjeverozapadno od središta grada. U početku je sadržavao samo najnužnije objekte, kolodvorsku zgradu i neka skladišna postrojenja. Kasnije, kada su Mađarske državne željeznice 1870. izgradile tzv. žakanjsku prugu, kojom su ostvarile spoj Budimpešte i Zagreba, godine 1873. i prugu između Karlovca i Rijeke, a 1880. od Društva južnih željeznica otkupile i prugu Zagreb – Karlovac, pokrenule su i širenje željezničkih postrojenja u Karlovcu. Tako su do kraja prvog desetljeća 20. stoljeća bile izgrađene ložionica za pripremu četiriju lokomotiva za vožnju s okretnicom, priručna radionica, vodopostaja s dva spremnika za vodu, odlagalište ugljena za namirivanje lokomotiva tzv. ugljenara s pripadajućim kolosijecima i ugljenskom dizalicom s liftom, stambena zgrada sa službenim stanovima i robna skladišta. Godine 1903. prema projektima Ferenca Pfaffa izgrađena je i nova prijamna kolodvorska zgrada jer je kolodvorska zgrada iz 1865. izgorjela u požaru koji se proširio sa zapaljenoga drvenog krovišta. Velik dio spomenutih postrojenja danas je izvan funkcije, no s još uvijek sačuvanim specifičnim arhitektonskim obilježjima preostalih objekata te s dijelom sačuvane opreme, strojeva i alata. Također su sačuvana i izvorna obilježja pročelja zgrade sa službenim stanovima, čiji dio i danas služi za stanovanje, te nekih skladišta koja su danas prenamijenjena u kancelarijske prostore. Sav kompleks karlovačkoga željezničkog čvorišta preventivno je zaštićen kao kulturni spomenik godine 1994. Ta činjenica djelomično pridonosi tomu da se kompleks donekle čuva te da se održavaju barem oni objekti koji se upotrebljavaju ili prijete sigurnosti zaposlenih. No istodobno ne ulaže se u sanaciju objekata koji su izvan funkcije, zbog čega se urušila zgrada ljevaonice, a u ruševnom su stanju nekadašnja kovačnica i objekt s tzv. sen kanalom (za održavanje okretnih postolja) te vodocrpno postrojenje.

Inicijative za spašavanje industrijske baštine u Rijeci

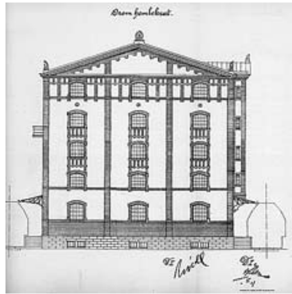
Od 1968. godine pod preventivnom je zaštitom kao kulturna baština bio i kompleks od osam robnih skladišta u riječkoj luci koja su bila građena između 1881. i 1914. godine. Unatoč tomu, 2001. lučka je Uprava željela srušiti dva skladišta. Zahvaljujući inicijativi Udruge za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine iz Rijeke, koju je poduprla stručna i šira javnost, rješenje o preventivnoj zaštiti skladišta bilo je produženo, a u srpnju 2005. godine izdano je i rješenje o trajnoj zaštiti triju skladišta poznatih pod povijesnim oznakama III.a, III.b i 15, odnosno pod današnjim oznakama 31, 32 i 33, koja su smještena u nastavku željezničkoga kolodvorskog kompleksa. Tijekom ingerencije mađarske Vlade nad riječkim područjem, između 1881. i 1914. godine, izgrađena su 22 lučka skladišta ukupne površine 147 761 m², u međuratnom ih je razdoblju izgrađeno još desetak, dok ih je nakon Drugoga svjetskog rata u funkciji ostalo još osam. Skladišta su građena u vrijeme intenzivne gradnje lučkih i željezničkih kapaciteta u Rijeci i velikog obujma robnog prijevoza. Zbog racionalnog rukovanja robom, skladišta su bila smještena u neposrednoj blizini obale i željezničkih postrojenja s kojima su bili spojeni kolosiječnim vezama, imala su podrum, prizemlje i jedan do četiri kata. Projekti skladišta, od kojih je mnoge potpisao mađarski projektant Ferenc Pfaff, bili su izrađeni uz potpuno poštovanje funkcionalnih namjena, a stil njihove gradnje slijedio je

Zahvaljujući inicijativi Udruge za promicanje i očuvanje riječke industrijske baštine iz Rijeke, koju je poduprla stručna i šira javnost, rješenje o preventivnoj zaštiti skladišta bilo je produženo, a u srpnju 2005. godine izdano je i rješenje o trajnoj zaštiti triju skladišta poznatih pod povijesnim oznakama III.a, III.b i 15,...



sl. 11. Željeznički će kolodvor Sušak na Brajdici, unatoč baštinskoj vrijednosti, uskoro biti srušen.
Snimio: D. Staničić

sl. 12. Nacrt lučkog skladišta XXI. u Rijeci. (bočni dio)



određenja historicizma. Oprema skladišta bila je najsuvremenija i pridonosila je maksimalnoj racionalizaciji poslovanja. Tako su neka skladišta bila opremljena elevatorima i transporterima za automatski ukrcaj žitarica u brodove, u skladište broj 15 bilo je ugrađeno i moderno postrojenje za miješanje žitnog brašna, a sva višekatna skladišta bila su opremljena dizalima za prijevoz roba. Te građevine i danas plijene ne samo svojom veličinom, već i posebnošću izvedbe te graditeljskim rješenjima koja se potpuno uklapaju u vizuru ostalih riječkih objekata.

Značajni su i ostali objekti u riječkome željezničkom kompleksu. Središnje mjesto među njima zauzima prijamna kolodvorska zgrada, koja je za promet otvorena 1. siječnja 1891. godine. I ona je projektantsko djelo Ferenca Pfaffa. Prema graditeljskim osobitostima, kolodvorska je zgrada neoklasicistička građevina izvedena u paviljonskom stilu, na površini od 1 536 m². To je druga po redu riječka kolodvorska zgrada. Prvu je izgradilo Društvo južnih željeznica godine 1873. u sklopu gradnje prve željezničke pruge na riječkome području, između Svetog Petra i Rijeke. Zgrada je bila neugledna, zidana "na kanat" od mješovitog materijala, a do temelja je izgorjela godine 1888. Od drugih željezničkih kapaciteta u Rijeci su već u početku funkcioniranja sustava bili izgrađeni ložionički kapaciteti s dvije drvene lokomotivske remize za šest, odnosno devet lokomotiva, dva ugljenska skladišta, šest vagonskih i dvije lokomotivske okretnice te privremenim prenoćištem za željezničko osoblje. Kolodvor je kolosijecima bio povezan s lukom u izgradnji, a proširenje njegovih kapaciteta Mađarske su državne željeznice planirale odmah nakon što su 1873. godine željezničkom prugom izravno povezali Budimpeštu i Rijeku. Stoga su već u vrijeme izgradnje karlovačko-riječke pruge od kneževske obitelji Thurn – Taxis otkupili zemljište površine 6 400 m² na kojemu su izgradili i novu kolodvorsku zgradu te druge potrebne kapacitete.

Zbog sve većeg putničkoga i teretnog prometa, ali i radi odvajanja prometa građevnim i gorivim drvom od ostaloga teretnog prometa, MAV je godine 1897. započeo gradnju novoga teretnog kolodvora Sušak – Brajdica te pratećih lučkih kapaciteta. Unatoč tomu što su se zastupnici grada Sušaka i njegovih viđenijih stanovnika protivili gradnji tih kapaciteta u njihovu gradu, u kojemu se to vrijeme počeo razvijati elitni turizam, MAV je 27. ožujka 1900. u funkciju i službeno predao nove željezničke i lučke kapacitete na Sušaku, te za promet otvorio izravnu vezu između kolodvora Škrljevo i novoga Teretnog kolodvora Sušak – Brajdica. Završetkom Prvoga svjetskog rata došlo je do znatnih političkih promjena u zemljama nekadašnje Dvojne Monarhije. Slijedom toga, grad Rijeka i riječka luka potpali su pod Kraljevinu Italiju, a veći dio Hrvatske pod Kraljevinu SHS. Zato je Sušak između 1919. i 1924. postao krajnji kolodvor na riječkoj pruzi. To je značilo mnogo veći putnički i, posebno, teretni promet, zbog čega je ostvareno proširenje željezničkih i lučkih kapaciteta na Sušaku. Uz to je potaknut znatan industrijski i trgovački razvoj Sušaka, jačanje sušačke luke Baross na Brajdici, a sve je to potaknulo i dogradnju manjega gata za putnički promet, kao i pripremu obale za pristajanje velikih trgovačkih i putničkih brodova. Takav razvojni smjer inicirao je 1930-ih godina i gradnju posebnoga putničkog kolodvora Sušak – Brajdica. Stilskim određenjima kolodvor je slijedio prethodno izgrađene željezničke objekte te je bio kopija historicističke gradnje, čime se uklopio u prethodnu arhitektonsku određenost riječkoga i opatijskog područja. No tadašnja stručna i šira javnost tražila je da kolodvor po stilu i vrsti materijala bude suvremeniji i bliži primorskoj graditeljskoj baštini. To nije prihvaćeno, što se pokazalo dobrim jer je sušački kolodvor ostao vrijedan arhitektonski sklop izuzetne atraktivnosti. No slijedom urbanističkih planova Grada Rijeke, kolodvor treba biti srušen, zajedno s još 12 skladišta i željezničkih radioničkih postrojenja jer će tim područjem prolaziti cesta D-404. Time je postala upitna opstojnost još jednog kompleksa tehničke, industrijske baštine.

Slični primjeri reurbanizacije gradskih područja na štetu industrijske baštine u današnje su vrijeme česti. U tom je kontekstu često riječ upravo o željezničkoj industrijskoj baštini čija vrijednost još uvijek nije dovoljno valorizirana, a time ni zaštićena. Uz primjere koje sam pokušala približiti u tekstu, znatnu pozornost zaslužuju i drugi povijesno obilježeni željeznički kompleksi, primjerice oni u Osijeku, Sisku, Sisak Capragu, Varaždinu, Moravicama. Svaki od njih čuva neku posebnost i vrijedne tragove koji svjedoče o nekadašnjem značenju željeznice.

Primljeno: 15. siječnja 2007.

THE RAILWAY INDUSTRIAL HERITAGE RESOURCES THAT CRY OUT FOR IDENTIFICATION AND VALUATION

World experience in the preservation and conservation of the resources of the industrial heritage is rich and half a century old. Detailed elaboration of the identification, evaluation and conservation of the industrial heritage is summarised in the provisions of international regulations.



sl. 13. Vodotoranj iz 1871. godine, koji je dio ložioničkog kompleksa u Osijeku, obnovljen je 2006. godine.
Snimio: J. Grgurić

In Croatia there was first any discussion of the identification and evaluation of the industrial heritage in the 1980s. After this came plans for and considerations of the revitalisation and change of purpose of factories and industrial plant that had ceased to be used for their original purpose. Within the body of the valuable industrial heritage an important place belongs to the workshops, railway buildings and other auxiliary structures of the railway system that started to develop in Croatian in 1860.
Among these complexes, which are gradually being released from their basic functional purpose, the historically most valuable complexes are in Zagreb, in particular the TŽV Gredelj workshops, the structures in the West Station Zagreb, and Zagreb Main Station. Equally valuable are the complexes of railway plant in Karlovac, Rijeka, Osijek, Sisak and Varaždin.
Some of these facilities are conserved as cultural properties, but the value of many of them has not been properly assessed, and they are exposed to the danger, pressing or potential, of devastation and demolition.